

### Interregionale Kooperation im Rhein-Alpen Korridor

Saalbach, Jörg

Veröffentlichungsversion / Published Version

Sammelwerksbeitrag / collection article

**Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:**

Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL)

#### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Saalbach, J. (2018). Interregionale Kooperation im Rhein-Alpen Korridor. In K. Pallagst, A. Hartz, & B. Caesar (Hrsg.), *Border Futures - Zukunft Grenze - Avenir Frontière: Zukunftsfähigkeit grenzüberschreitender Zusammenarbeit* (S. 232-247). Hannover: Verl. d. ARL. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-57366-7>

#### Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-ND Lizenz (Namensnennung-Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0/deed.de>

#### Terms of use:

This document is made available under a CC BY-ND Licence (Attribution-NoDerivatives). For more Information see:  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0>

*Jörg Saalbach*

## **Interregionale Kooperation im Rhein-Alpen Korridor**

URN: urn:nbn:de:0156-4097145



CC-Lizenz: BY-ND 3.0 Deutschland

S. 232 bis 247

Aus:

Karina Pallagst, Andrea Hartz, Beate Caesar (Hrsg.):

Border Futures – Zukunft Grenze – Avenir frontière:  
Zukunftsfähigkeit grenzüberschreitender Zusammenarbeit

Arbeitsberichte der ARL 20

Hannover 2018

 AKADEMIE  
FÜR RAUMFORSCHUNG  
UND LANDESPLANUNG  
LEIBNIZ-FORUM FÜR RAUMWISSENSCHAFTEN

[www.arl-net.de](http://www.arl-net.de)

Jörg Saalbach

# Interregionale Kooperation im Rhein-Alpen Korridor

## Gliederung

- 1 Der Rhein-Alpen-Korridor: Herausforderungen für die Regionalentwicklung
- 2 Das INTERREG-Projekt CODE24: Regional-kommunale Zusammenarbeit für eine abgestimmte Korridorentwicklung
  - 2.1 Die Projektziele
- 3 Kooperationsstruktur für die Zukunft: Institutionalisierte Zusammenarbeit in einem Europäischen Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ)
  - 3.1 Schaffung einer dauerhaften Folgeorganisation
  - 3.2 Gründungsverfahren
  - 3.3 Ziele und Aufgaben des EVTZ
  - 3.4 Organisationsstruktur und Finanzierung des EVTZ
  - 3.5 Erste Aktivitäten des EVTZ
  - 3.6 Neue Mitglieder des EVTZ
- 4 Fazit

Literatur

## Kurzfassung

Die grenzübergreifende, transnationale Regionalentwicklung im EU-Transportkorridor „Rhein-Alpen“ stellt eine ständige Herausforderung dar. Auf Initiative des Verbands Region Rhein-Neckar (VRRN) wurde daher im Rahmen eines EU-geförderten Projekts mit 18 Partnern aus fünf Staaten entlang des Korridors diese ehrgeizige Aufgabe angegangen. Unter dem Akronym „CODE24“ wurde das INTERREG-finanzierte Projekt realisiert und eine gemeinsame Strategie für die Entwicklung des Rhein-Alpen-Korridors aus Sicht der regional-kommunalen Ebene erarbeitet. Zur Fortsetzung dieser erfolgreichen Kooperation über die Dauer der Projektlaufzeit hinaus wurde eine unbefristete, neue Organisationsstruktur gegründet: Die „Interregional Alliance for the Rhine-Alpine Corridor“. Als Rechtsform wurde ein „Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit“ (EVTZ) gewählt. Mit seiner Gründung, die am 24. April 2015 in Mannheim erfolgte, wurde der erste EVTZ mit Sitz in Deutschland mit inzwischen 19 Mitgliedern etabliert.

## Schlüsselwörter

INTERREG – CODE24 – Rhine-Alpine Corridor – EVTZ – Interregional Alliance for the Rhine-Alpine Corridor

## Interregional cooperation in the Rhine-Alpine corridor

### Abstract

Cross-border, trans-national regional development in the EU transport corridor “Rhine-Alpine” represents an ongoing challenge. With 18 partners from five states, the Rhine-Neckar Regional Association therefore initiated an EU-funded project along the corridor to tackle the task. The INTERREG-financed project used the acronym “CODE24” and developed a joint strategy for developing the corridor from the perspective of the regional-municipal level. To ensure the continuation of this successful cooperation beyond the running time of the project, a new organisation of unlimited duration was founded: the “Interregional Alliance for the Rhine-Alpine Corridor”. A “European Grouping for Territorial Cooperation” (EGTC) was chosen as the legal structure. The organisation was founded on 24 April 2015 in Mannheim, the first EGTC established in Germany, and now comprises 19 members.

### Keywords

INTERREG – CODE24 – Rhine-Alpine Corridor – EGTC – Interregional Alliance for the Rhine-Alpine Corridor

## 1 Der Rhein-Alpen-Korridor: Herausforderungen für die Regionalentwicklung

Wie können grenzüberschreitende und transnationale Kooperationen bei der großräumigen Regionalentwicklung gestaltet werden? Diese Frage soll am Beispiel eines konkreten Verkehrskorridors behandelt und Lösungswege sollen aufgezeigt werden. Hierzu wurde der Rhein-Alpen-Korridor als geeigneter Beispielraum ausgewählt, in dem Fragen der Regional- und Siedlungsentwicklung und der Verkehrsplanung in besonderem Maße zusammentreffen.

Dieser europäisch sehr bedeutsame Korridor folgt im Wesentlichen dem Verlauf des Rheins vom Rheinknie bei Basel bis zu seiner Mündung in die Nordsee; er verläuft dabei weiter südlich durch die Schweizer Alpen und erreicht das Mittelmeer bei Genua. Der Korridor verbindet somit die Nordseehäfen (Rotterdam/Antwerpen/Zeebrugge) mit dem Mittelmeer (Genua/Savona/La Spezia). Dieser Korridor ist auch historisch betrachtet seit Langem ein zentraler Transportkorridor in Europa. Der Korridor verläuft durch sechs europäische Länder, wobei ein Land ein Nicht-EU-Mitgliedstaat ist, was alleine schon zu komplexen Planungs- und Entscheidungssituationen führt. In seinem Verlauf durchquert der Korridor außerdem zahlreiche Regionen und Provinzen, wodurch es auch zu zahlreichen bilateral grenzüberschreitenden Herausforderungen innerhalb des Korridors kommt. Der Korridor berührt somit auch das zentral im Korridorraum liegende Gebiet der LAG Hessen/Rheinland-Pfalz/Saarland.

Der Rhein-Alpen-Korridor ist der bedeutendste Nord-Süd-Korridor in Europa. Er verläuft durch die wirtschaftsstärksten Räume Europas und dicht besiedelte Regionen. Der Verlauf umfasst weitgehend den als „blaue Banane“ bezeichneten Bereich Europas (Faludi 2015).

Die Bedeutung dieses europäischen Rückgrats für den Gütertransport wird dadurch deutlich, dass rund 50 Prozent des Schienengüterverkehrs der EU hier transportiert wer-

den. Man geht weiterhin davon aus, dass jährlich 1.000 Millionen Tonnen Fracht im Rhein-Alpen-Korridor bewegt werden, was in etwa 50 Prozent der gesamten Nord-Süd-Fracht in Europa ausmacht; ein weiteres Anwachsen des Gütertransportvolumens wird vorausgesagt (Rhine-Alpine Work Plan of the European Coordinator 2015: 3 f.).

Dabei spielte besonders in der Vergangenheit die Rheinschifffahrt eine herausragende Rolle; sie stellt bis heute für die aktuellen Transportaufgaben einen wichtigen Faktor dar, was sich auch darin zeigt, dass die Rheinhäfen Duisburg, Köln und Mannheim/Ludwigshafen die mit Abstand größten Binnenhäfen Deutschlands sind.

Betrachtet man das prognostizierte Verkehrsaufkommen, gerade auch im Güterverkehr, kommen auf die grenzüberschreitenden europäischen Korridore erhebliche neue Transportaufgaben zu, die angesichts der räumlichen Lage gerade des Rhein-Alpen-Korridors schwer zu realisieren sein werden.

Die EU hat im Rahmen der neuen europäischen Verkehrspolitik für die sogenannten Kernnetzkorridore ambitionierte Ziele definiert, die bis zum Jahr 2030 erreicht werden sollen (vgl. Verordnungen (EU) 1315/2013 und 1316/2013). Der Rhein-Alpen-Korridor ist dabei einer dieser neun Kernnetzkorridore. Zu diesen neuen Kernnetzkorridoren wurde noch ein ergänzendes Korridornetz festgelegt. Insgesamt plant die EU auf dem neuen Netz die Verwirklichung von festgelegten Ausbaustandards (vgl. hierzu auch Harster/Siebenhaar in diesem Band). Von Bedeutung ist zudem die für die Kernnetzkorridore vorgesehene Governance-Struktur. Pro Kernnetzkorridor ist ein „Korridorforum“ etabliert worden, in dem die wesentlichen Stakeholder vertreten sind; außerdem wurde seitens der EU-Kommission pro Kernnetzkorridor ein Korridorkoordinator eingesetzt, der die Aktivitäten zur Entwicklung des jeweiligen Korridors bündeln und voranbringen soll.

Bei den Planungen für die Optimierung des Verkehrs in den Korridoren wird ein multimodaler Ansatz verfolgt, wobei auch die Knotenpunkte und die intermodalen Umschlagseinrichtungen (Güterverkehrszentren) einbezogen werden, die maßgeblich für einen effizienten Verkehrsfluss und entscheidend für die Hinterlandanbindung und Verteilung der Güterströme sind. Gerade im Falle des Rhein-Alpen-Korridors kommt den Binnenwasserstraßen und den zahlreichen Häfen mit ihren dort konzentrierten Logistikeinrichtungen, insbesondere dem Rhein als europäische Wasserstraße, eine wichtige Bedeutung zu.

Zurzeit wird der Gotthard-Basistunnel gebaut, der im Rahmen der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) (vgl. zur Schweizer Verkehrspolitik: <https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/themen/.../schweizer-verkehrspolitik.html>) auf einer Länge von 57 Kilometern die Durchquerung der Alpen vorsieht. Er wird als reiner Eisenbahntunnel ebenerdig geführt (Flachbahn), was auch schweren Güterzügen die Nutzung dieser neuen Infrastruktur ermöglichen wird. Die Eröffnung ist für das Jahr 2017 geplant. Außerdem wurde bereits 2007 der Lötschberg-Basistunnel eröffnet, der ein weiteres wichtiges Projekt im Rahmen der NEAT darstellt und auf 34,6 Kilometern die Durchquerung der Alpen ermöglicht. Im Korridor Rotterdam–Genua werden somit dank der Schweizer Infrastrukturausbauten im Rahmen der NEAT mit einem Finanzvolumen von rund 30 Milliarden Euro neue Kapazitäten für den transnationalen Güterverkehr geschaffen, wodurch sich die Entwicklungsmöglichkeiten des Korridors erheblich verbessern werden. Allerdings mangelt es an den entsprechenden Infrastrukturausbauten nördlich und auch südlich der Alpen, um diese zusätzlichen Verkehre aufzunehmen und so den gesamten Korridor vollends in Wert setzen zu können.

In diesem Zusammenhang ist auch auf die bereits erfolgte Realisierung der sogenannten Betuwe-Linie<sup>1</sup> in den Niederlanden hinzuweisen, die auf 160 Kilometern von Rotterdam bis zur niederländisch-deutschen Grenze bei Emmerich als ausschließlich für den Güterverkehr konzipierte Neubaustrecke in Betrieb ist und den Druck auf den Korridor somit auch von Norden her verstärkt (Westfälische Wilhelms-Universität Münster 2013). Erschwerend kommt hinzu, dass diese schnelle Güterverkehrsstrecke der Niederlande ab der niederländisch-deutschen Grenze keine Fortsetzung findet, da hier die erforderlichen Infrastrukturausbauten noch nicht erfolgt sind.

Unbestritten ist es sowohl auf EU- (Europäische Kommission 2011) als auch auf nationaler Ebene (BMVBS 2010) das Ziel, dass zukünftig speziell der Güterverkehr verstärkt von der Straße auf die Schiene und die Wasserwege verlagert werden muss. Hierbei treten jedoch zahlreiche Konflikte auf, die die Siedlungsentwicklung, Verkehrsemissionen, wie insbesondere Lärm, und konkurrierende Trassenansprüche betreffen, die bei grundsätzlich unzureichenden Schienenkapazitäten zwischen Güter- und Personenfernverkehr sowie auch dem Öffentlichen Schienenpersonennahverkehr vermehrt auftreten.

Es handelt sich also bei der beabsichtigten koordinierten Regionalentwicklung des Rhein-Alpen-Korridors somit um die Lösung komplexer Planungs- und Koordinationsaufgaben mit unterschiedlichen Planungsträgern und Betriebsweisen in mehreren Staaten mit unterschiedlichen gesetzlichen und technischen Rahmenbedingungen.

Es kommt daher darauf an, maßgebliche Stakeholder möglichst früh in die Planungsprozesse einzubeziehen. Zu diesen zählen neben den für die Netzinfrastruktur und den Betrieb zuständigen Verkehrsträgern auch die verladende Wirtschaft, die Logistikbranche und insbesondere die kommunalen und regionalen Körperschaften; nicht zuletzt muss auch die Zivilgesellschaft einbezogen werden.

Erschwerend kommt weiter hinzu, dass unzureichende Finanzmittel für die Realisierung konkurrierender Verkehrsprojekte zur Verfügung stehen und dass deshalb eine Priorisierung der Projekte zum bestmöglichen Mitteleinsatz erforderlich ist. Addiert man alle Neu- und Ausbauprojekte entlang des Korridors, ergibt sich eine Summe von rund 35 Milliarden Euro (Scholl 2012). Angesichts der begrenzten finanziellen Möglichkeiten wird in Zukunft jedoch zunächst die Erhaltung des Bestands und dessen Verfügbarkeit sowie die Erhöhung der Kapazitäten speziell in den Verkehrsknoten – die zugleich die Zugänge zum Netz ermöglichen, die die wesentlichen Engpässe darstellen – im Vordergrund zu stehen haben. Auch die Erhöhung der Geschwindigkeiten kann an geeigneten Abschnitten zum Nutzen des Gesamtsystems beitragen, ist jedoch keineswegs als alleinige Maßnahme zur Optimierung geeignet.

Aus diesen Gründen ist die Betrachtung des Gesamtsystems nötig. Das heißt, dass nicht nur Linien und Achsen, sondern das Gesamtnetz, nicht nur die Eisenbahninfrastruktur, sondern auch die Umschlagseinrichtungen wie Güterverkehrszentren, nicht nur die Bahn, sondern auch andere Verkehrsarten wie insbesondere die Binnenschifffahrt, nicht nur Güter- sondern auch Personenfern- und -nahverkehr in die Überlegungen einbezogen werden müssen, da die Gefahr der Einschränkungen bei der Trassenverfügbarkeit für den Regional- und Nahverkehr besteht.

Als weitere Rahmenbedingungen sind zu beachten, dass Engpässe, Lücken und Flaschenhälse die Leistungsfähigkeit des gesamten Korridors erheblich einschränken und

---

<sup>1</sup> Mehr Information zur Betuwe-Linie unter <http://www.uni-muenster.de/NiederlandeNet/nl-wissen/wirtschaft/vertiefung/betuweroute/index.html>.

infrastrukturelle sowie betriebliche Defizite die Funktion des Korridors limitieren. Beides hat negative Auswirkungen sowohl auf die ökonomische als auch auf die siedlungsstrukturelle und ökologische Entwicklung.

All dies stellt erhebliche Herausforderungen für die grenzüberschreitende und transnationale Regionalplanung und -entwicklung dar, gerade im Rhein-Alpen-Korridor angesichts der dortigen Siedlungsdichte und der Flächenrestriktionen sowie des Erfordernisses der Verminderung von Umweltbelastungen, insbesondere von Lärmemissionen.

Wie lässt sich also hier eine Lösung finden?

## **2 Das INTERREG-Projekt CODE24: Regional-kommunale Zusammenarbeit für eine abgestimmte Korridorentwicklung**

Von den regionalen Planungsverbänden am Oberrhein wurde 2007 ein abgestimmtes Konzept zur Entwicklung des Schienenverkehrsnetzes gefordert. Die Zusammenarbeit mündete in ein gemeinsames Positionspapier (Verband Region Rhein-Neckar 2008). Es setzt sich inhaltlich mit folgenden Themen auseinander:

- Harmonisierung und Koordinierung der nationalen Bedarfs- und Investitionspläne
- Erhöhung der Planungssicherheit
- Sicherung der Finanzierung
- Beschleunigung der Planungszeiten
- Bereitstellung der Finanzmittel
- Verbesserung der Wahrnehmung nach außen
- Bündelung und Koordinierung der Aktivitäten
- Reduzierung des Güterverkehrslärms
- Erfordernis der regelmäßigen und systematischen Lagebeurteilungen

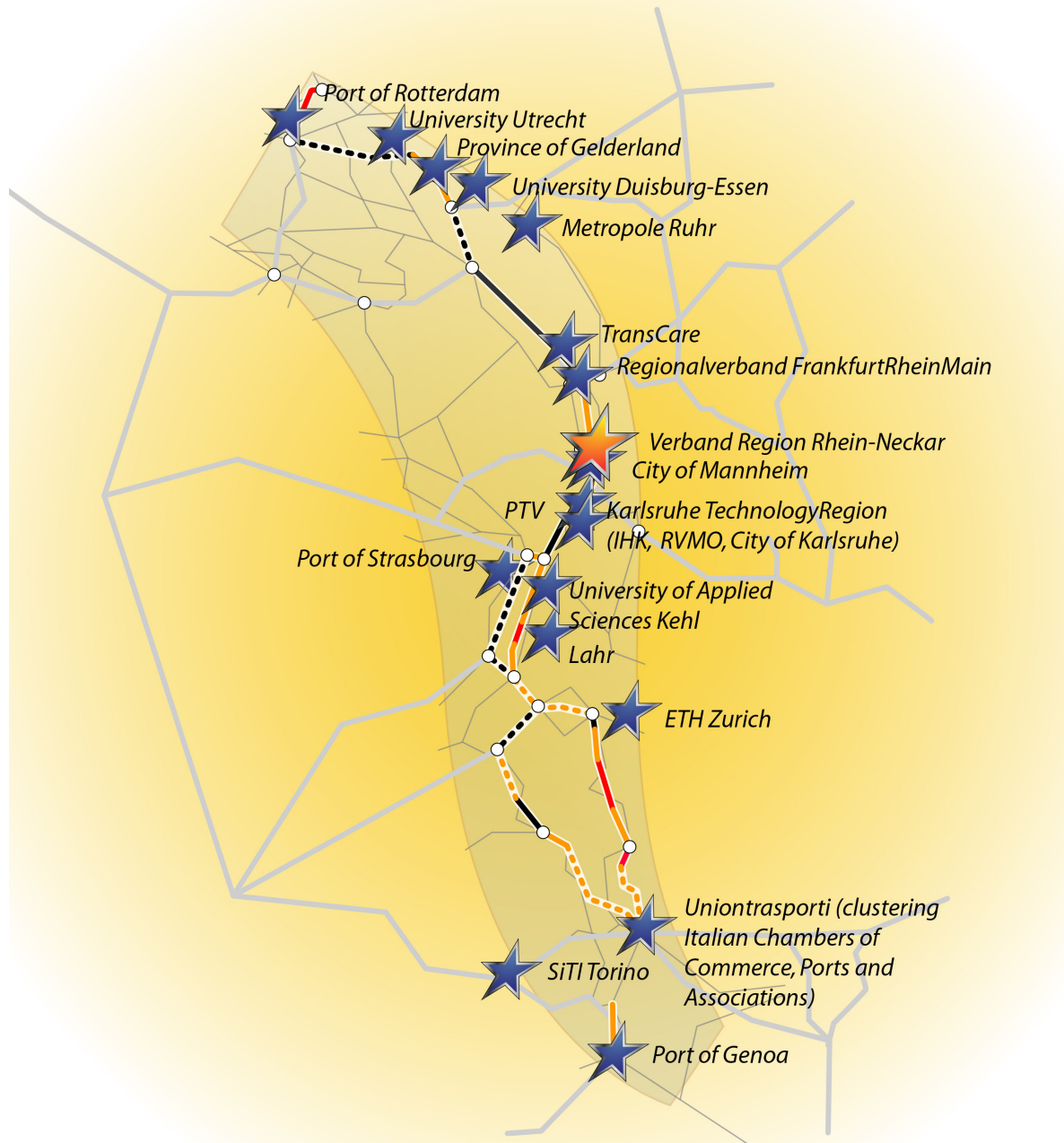
Gefordert wurde darin auch der zeitgerechte Ausbau der Schienenprojekte am Oberrhein, der insbesondere im Hinblick auf die Vorleistungen der Schweiz mit dem Bau der neuen Alpenbasistunnel dringend erforderlich ist. Bei diesen Arbeiten reifte der Entschluss, die o. g. Themen in einem gemeinsam getragenen Projekt anzugehen und hierfür auch weitere Partner entlang des Rhein-Alpen-Korridors einzubeziehen. Schließlich wurde das Ziel bekräftigt, hierfür einen Projektantrag zu formulieren, der aus EU-Mitteln gefördert werden sollte.

Vor diesem Hintergrund haben sich in einem Bottom-up-Approach insbesondere regionale Planungsträger im Rhein-Alpen-Korridor zusammengefunden, um die aus ihrer Perspektive relevanten Fragestellungen zu bearbeiten. Der unter den damals 15 europäischen Partnern abgestimmte Projektantrag wurde im Oktober 2009 als „strategische Initiative“ beim zuständigen Sekretariat für das EU-Programm „INTERREG IV B Nordwesteuropa“ eingereicht und bewilligt. Das als Projekttitel gewählte Akronym „CODE24“ steht für den Kern des Projektes, nämlich COrridor DEvelopment für den Korridor Nr. 24, wie er seinerzeit in der EU-Verkehrspolitik noch benannt wurde.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Mehr Informationen unter [www.code-24.eu](http://www.code-24.eu).

Abb. 1: Sitz der Projektpartner von CODE24



Quelle: CODE24 Corridor Development Rotterdam–Genoa 2012: 3



Unter Federführung des Verbands Region Rhein-Neckar<sup>3</sup> haben sich letztlich insgesamt 18 Projektpartner (siehe Abb. 1) aus fünf europäischen Staaten zusammengefunden, die sich aus regionalen Planungsträgern und kommunalen Gebietskörperschaften, Hochschulen und Forschungseinrichtungen, Hafengesellschaften und privaten Ingenieurbüros zusammensetzen, um das Projekt zu realisieren.

## 2.1 Die Projektziele

„Ein Korridor – eine Strategie“, so lautet kurz gefasst das Hauptziel des EU-geförderten Projekts zur koordinierten Entwicklung des Rhein-Alpen-Korridors (Saalbach 2011: 34 ff.).

Das übergeordnete Ziel besteht darin, den Ausbau der gesamten Transversale und insbesondere der nördlichen und südlichen Zulaufstrecken zur Alpenquerung sicherzustellen und wenn möglich zu beschleunigen. Dabei gilt es, in allen Phasen die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit gerade im Hinblick auf den Frachttransport und die Logistiknetze zu steigern und gleichzeitig die negativen Auswirkungen auf Umwelt und Bevölkerung zu minimieren. Dies soll dazu führen, ein Verkehrs- und Lärmmanagement auf der Schiene zu etablieren, das sowohl der Entwicklung des Eisenbahnsystems als auch einer nachhaltigen Raumentwicklung Rechnung trägt.

Im Rahmen des Projekts sind grenzüberschreitend räumliche und zeitliche Übersichten für Ausbau und zukünftigen Betrieb ebenso wie für Siedlungs- und Raumentwicklung im Einzugsbereich der Trassen generiert und die damit verbundenen Zusammenhänge und Konsequenzen aufgezeigt worden, wie dies in dem im Rahmen des Projektes entwickelten und internetbasierten Korridor-Informationssystem erkennbar ist (CODE24 2017). Grundlegend sind hierbei auch die räumlichen und betrieblichen Anforderungen der verschiedenen Akteure, die in einem liberalisierten Eisenbahnsystem immer bedeutsamer werden. Dazu gehören aus Sicht der Regionen Qualität und Quantität der für erforderlich gehaltenen Regionalverkehre, aus Sicht der Fracht- und Logistikunternehmen Anforderungen an die Betriebsqualität, Mengen und Routen des Güterverkehrs und schließlich Relationen und Quantitäten der Fernverkehre. Darauf basierend lassen sich die entscheidenden strategischen Räume entlang der Strecke herausarbeiten sowie Hemmnisse und Stärken darstellen.

Der Netzwerkcharakter eines solchen Projektes hilft, die entscheidenden Partner zusammenzubringen sowie Prozesse und gemeinsame Initiativen in Gang zu setzen. Das Projekt trägt zur besseren Vernetzung von Wirtschaftsentwicklung, Verkehrs- und Raumplanung bei. Konkrete Investitionen in innovative Lösungen in den Bereichen Lärmschutz sowie Vernetzung und Abstimmung von Logistikeinrichtungen und regionalen Verkehrsangeboten sind vorbereitet worden. Hierbei kamen dank der Einbindung wissenschaftlicher Institute unter anderem Problem- und anwendungsbezogene Planungswerkzeuge und Argumentationshilfen zum Einsatz.

Das Konsortium setzte das Projekt so um, dass in vier abgegrenzten Arbeitspaketen über fünf Jahre hinweg ein multidisziplinärer Ansatz verfolgt werden konnte. Für jedes der vier Arbeitspakete wurde jeweils ein verantwortlicher Partner aus dem Projektkonsortium eingesetzt (vgl. Tab. 1).

---

<sup>3</sup> Informationen zum Verband Region Rhein-Neckar: [www.vrrn.de](http://www.vrrn.de).

Tab. 1: Arbeitsstruktur für das Projekt CODE24

| Arbeitspakete |   | Verantwortliche   |
|---------------|---|---|
| 1             | Koordinierte Raum- und Infrastrukturentwicklung | Prof. Dr. Bernd Scholl,<br>ETH Zürich                             |
| 2             | Umwelt und Lärm                                 | Birgit Simon, Beigeordnete,<br>Regionalverband FrankfurtRheinMain |
| 3             | Gütertransport und Logistik                     | Prof. Dr. Drewello,<br>Hochschule Kehl                            |
| 4             | Kommunikation und Akzeptanz                     | Christian Specht,<br>Erster Bürgermeister Stadt Mannheim          |

Quelle: Eigene Darstellung

Als Projektträger („Leadpartner“) des Gesamtprojektes CODE24 fungierte dabei der Verband Region Rhein-Neckar. Diese Funktion umfasste die Verantwortung für die korrekte Umsetzung des Projekts, auch in finanzieller Hinsicht; der Zuschussbescheid und der darauf basierende Vertrag werden zwischen Projektträger und Programmverwaltungsbehörde geschlossen.

Ziel des Projekts war die Erarbeitung einer abgestimmten Entwicklungsstrategie für den Korridor. Dabei wurden in 20 Teilprojekten unterschiedliche Themenfelder bearbeitet (CODE24 2017). Diese reichten von der Entwicklung eines internetbasierten Korridor-Informationssystems über die Untersuchung von Kompensationsmaßnahmen bei großen Infrastrukturprojekten, die Analyse der Logistikcluster, der Flaschenhälse und der Hinterlandanbindung bis hin zu Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit und der Partizipation sowie zur zukünftigen Governance des Korridors. Bei der Diskussion und Evaluation verschiedener Entwicklungsszenarien wurden auch neue Planungs- und Entscheidungsmethoden angewandt, wie insbesondere der computergestützte Analytical Network Process (ANP). Die Visualisierung der Auswirkungen der betrachteten Szenarien wurde in einem speziellen Laboratorium an der ETH in Zürich ermöglicht.

Nicht zuletzt sind bei einer derartigen grenzüberschreitenden, interregionalen Zusammenarbeit in einem 1.300 Kilometer langen Kooperationsraum mit 18 Partnern aus fünf Staaten auch die besonderen Herausforderungen beim Projektmanagement und bei den zum Gelingen des Unterfangens erforderlichen interkulturellen Kompetenzen zu betonen.

Bis zum Abschluss des EU-geförderten Projekts im März 2015 sind alle wesentlichen Vorhaben des Arbeitsplans realisiert worden.

Ein Überblick über die erzielten Resultate des Projekts CODE24 wird in der Broschüre „Wesentliche Ergebnisse“ gegeben, die als Download verfügbar ist.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Mehr Informationen unter [www.code-24.eu](http://www.code-24.eu).

### **3 Kooperationsstruktur für die Zukunft: Institutionalisierte Zusammenarbeit in einem Europäischen Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ)**

#### **3.1 Schaffung einer dauerhaften Folgeorganisation**

Es ist offenkundig, dass die zukünftig anstehenden Aufgaben und Herausforderungen im Rhein-Alpen-Korridor nicht im zeitlich begrenzten Rahmen eines Projekts abschließend wahrgenommen werden können. Vielmehr wird davon ausgegangen, dass die enge und bewährte Zusammenarbeit, die mit dem Projekt CODE24 begonnen wurde, darauf aufbauend erweitert und fortgesetzt werden muss.

Die geplante Schaffung einer nachhaltigen Organisationsform für die zukünftige Zusammenarbeit interessierter Partner ist daher ein wichtiger Schritt, um in Zukunft die Interessen insbesondere der regionalen und kommunalen Ebene des Rhein-Alpen-Korridors gegenüber nationalen und europäischen Stellen sowie gegenüber den Infrastrukturträgern zu vertreten. Der zeitlich nahtlose Übergang vom INTERREG-Projekt CODE24 zum EVTZ stellt sicher, dass die bewährte Kooperation ohne Unterbrechung auch inhaltlich weiter fortgesetzt werden kann.

Im Rahmen des INTERREG-Projekts CODE24 haben die Projektpartner daher auf Vorschlag des VRRN bereits bei der Projektantragstellung die Einrichtung eines Europäischen Verbunds für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) geplant. Ziel dieser Gründung war es, möglichst nahtlos nach der Beendigung der Projektlaufzeit von CODE24 eine Kooperationsform einzurichten, mit der die unbefristete Zusammenarbeit der Projektpartner auf Dauer sichergestellt werden kann. Entscheidend war dabei die Überzeugung, dass Fragen der Korridorentwicklung eine Daueraufgabe sind und nicht innerhalb einer befristeten Projektlaufzeit abschließend bearbeitet werden können.

Dazu wurde nach dem Vergleich verschiedener infrage kommender Rechtsformen der Europäische Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) gegründet. Diese europäische Rechtsform für die Zusammenarbeit öffentlich-rechtlicher Organisationen basiert auf einer EU-Verordnung (Verordnung Nr. 1302/2013/EU). Derzeit bestehen 53 EVTZ, die meisten davon betreffen konkrete Kooperationsvorhaben im grenznachbarschaftlichen Bereich, wie zum Beispiel die gemeinsame Trägerschaft eines Krankenhauses im Grenzraum.

#### **3.2 Gründungsverfahren**

Die Gründung eines EVTZ unterliegt gewissen Formalien, die in der maßgeblichen Verordnung (EU) Nr. 1302/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1082/2006 über den Europäischen Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) enthalten sind. Insbesondere müssen eine Übereinkunft und eine Satzung von den Gründungsmitgliedern unterzeichnet werden. Darin wird u. a. geregelt, welche Ziele und Aufgaben der EVTZ verfolgt, welche Organe (Mitgliederversammlung, Vorstand, Direktor) vorgesehen sind, wie mit Sitzungseinberufungen, Abstimmungen etc. verfahren wird und wo der Sitz des EVTZ sein soll.

Der VRRN hat im Rahmen seiner Rolle als Leadpartner von CODE24 sowie als verantwortlicher Projektpartner für das Teilprojekt, in dem die Gründung des EVTZ vorbereitet werden sollte, Entwürfe für diese beiden Dokumente erarbeitet und mit den potenziellen Mitgliedern aus dem Kreise der bisherigen Projektpartner abgestimmt. Daraufhin wurden die Interessenbekundungen für eine Mitgliedschaft aufgrund interner Beschlüsse

der zukünftigen Mitglieder eingesammelt, darunter auch von Körperschaften, die bis dato nicht zum CODE24-Projektkonsortium gehörten.

In einem weiteren Schritt wurde im Rahmen der 2. Internationalen Korridorkonferenz, die zugleich auch die Abschlussveranstaltung des INTERREG-Projekts CODE24 war, am 20. November 2014 in Mannheim eine gemeinsame Willenserklärung zur Gründung des EVTZ unterzeichnet. Diese wurde von folgenden vierzehn zukünftigen Mitgliedern unterschrieben, wobei es sich sowohl um bisherige Projektpartner von CODE24 als auch um neue Mitglieder, die bei CODE24 nicht mitgewirkt hatten, handelte:

- Port of Rotterdam Authority
- Provincie Gelderland
- Hafen Duisburg
- Region Köln-Bonn e. V.
- Regionalverband FrankfurtRheinMain
- Verband Region Rhein-Neckar
- Stadt Mannheim
- Regionalverband Mittlerer Oberrhein
- TechnologieRegion Karlsruhe GbR
- Stadt Karlsruhe
- Stadt Lahr
- Regionalverband Südlicher Oberrhein
- Regione Piemonte
- Uniontrasporti

Weitere juristische Verfahrensschritte waren nötig, bevor schließlich die formelle Gründungsversammlung am 24. April 2015 in Mannheim stattfinden konnte. Gemäß der EVTZ-Verordnung ist es erforderlich, dass jedes potenzielle Mitglied eine Genehmigung der jeweils zuständigen nationalen Genehmigungsbehörde einholt. Diese Genehmigungen müssen sodann der im Gebiet des geplanten EVTZ-Sitzes zentral für dessen Gründungsgenehmigung zuständigen Genehmigungsbehörde vorgelegt werden. In einer Ausführungsverordnung der EVTZ-Verordnung des Landes Baden-Württemberg wurde das Regierungspräsidium Freiburg als Genehmigungsbehörde festgelegt, das somit auch für die Gesamtgenehmigung der Gründung eines EVTZ mit Sitz in Baden-Württemberg zuständig ist.

Hierbei hat sich gezeigt, dass die zuständigen Behörden die laut EU-Verordnung maximal mögliche Frist für die Genehmigung genutzt haben, sodass – zum Teil auch aufgrund zu spät beantragter Genehmigungen – zunächst nur zehn Mitglieder die erforderlichen Voraussetzungen bis zum Gründungstag beschaffen und somit die Genehmigung zur Unterzeichnung als Gründungsmitglied erreichen konnten. Mit den zehn Mitgliedern, die bis zum vereinbarten Gründungstag alle rechtlichen Voraussetzungen erfüllt hatten, konnte der neue, transnationale EVTZ ins Leben gerufen und die Gründungsvereinbarung (Übereinkunft) unterzeichnet werden. Anschließend wurde die Genehmigungsurkunde der zuvor neu gewählten Vorsitzenden des EVTZ durch die Regierungspräsidentin des Regierungspräsidiums Freiburg überreicht.

Doch bevor der EVTZ endgültig Rechtspersönlichkeit erlangen konnte, bedurfte es der Veröffentlichung der Übereinkunft und der Satzung im Gemeinsamen Amtsblatt Baden-Württemberg, die schließlich am 27. Mai 2015 erfolgte. Damit ist der EVTZ nun voll rechtsfähig und kann beispielsweise Verträge unterzeichnen, ein Bankkonto eröffnen, die erforderlichen Versicherungen abschließen oder Projektförderanträge stellen.

Kurze Zeit nach dieser Gründung konnten bereits drei weitere Organisationen ihre nationalen Genehmigungen vorlegen. Dabei handelte es sich um den Hafen Rotterdam, Uniontrasporti/Mailand und die Region Piemont. Bevor diese Organisationen offiziell Mitglied werden konnten, bedurfte es allerdings erneut der Zustimmung der jeweils anderen nationalen Genehmigungsbehörden. Insgesamt erwies sich die Gründungsprozedur als sehr aufwendig, langwierig und bürokratisch. Kurz nach seiner Gründung zählte der EVTZ 13 Mitglieder.

### 3.3 Ziele und Aufgaben des EVTZ

Mit der Gründung dieser interregionalen Allianz für den Rhein-Alpen-Korridor soll vorrangig gewährleistet werden, dass dieser Korridor sichtbar wird und die abgestimmten Interessen seiner Mitglieder zukünftig mit einer Stimme nach außen vertreten werden. Der Aktionsraum des EVTZ ist in Abbildung 2 dargestellt.

Die zukünftigen Ziele und Aufgaben des EVTZ „Interregional Alliance for the Rhine-Alpine Corridor“, die der EVTZ für den Korridorraum wahrnehmen soll, sind in der genehmigten Übereinkunft aufgelistet:<sup>5</sup>

1. Vereinigung und Bündelung der gemeinsamen Interessen seiner Mitglieder gegenüber nationalen, europäischen und für Infrastruktur zuständigen Institutionen
2. Organisation und Umsetzung gemeinsamer Lobby-Aktivitäten für die Entwicklung des Rhein-Alpen-Korridors
3. Vertretung der EVTZ-Mitglieder im EU Rhein-Alpen-Korridor Forum
4. Weiterbearbeitung der gemeinsamen Entwicklungsstrategie für den multimodalen Rhein-Alpen-Korridor
5. Koordinierung der Regionalentwicklung im Rhein-Alpen-Korridor unter Berücksichtigung lokaler und regionaler Perspektiven
6. Berücksichtigung von Transportinfrastruktur-Projekten und Flächennutzungskonflikten entlang des Rhein-Alpen-Korridors
7. Nutzung von Finanzmitteln für korridorbezogene Aktivitäten und Projekte
8. Information der EVTZ-Mitglieder über Finanzierungsmöglichkeiten für korridorbezogene Projekte
9. Bewerbung auf neue, EU-finanzierte Projekte und gemeinschaftliche Verwaltung von EU-Finanzmitteln
10. Bereitstellung einer zentralen Plattform für gegenseitigen Informations- und Erfahrungsaustausch und Begegnung

---

<sup>5</sup> Die unterzeichnete Vereinbarung ist auf der Internetseite des EVTZ unter [www.egtc-rhine-alpine.eu](http://www.egtc-rhine-alpine.eu) einzusehen.

Abb. 2: Aktionsraum des EVTZ



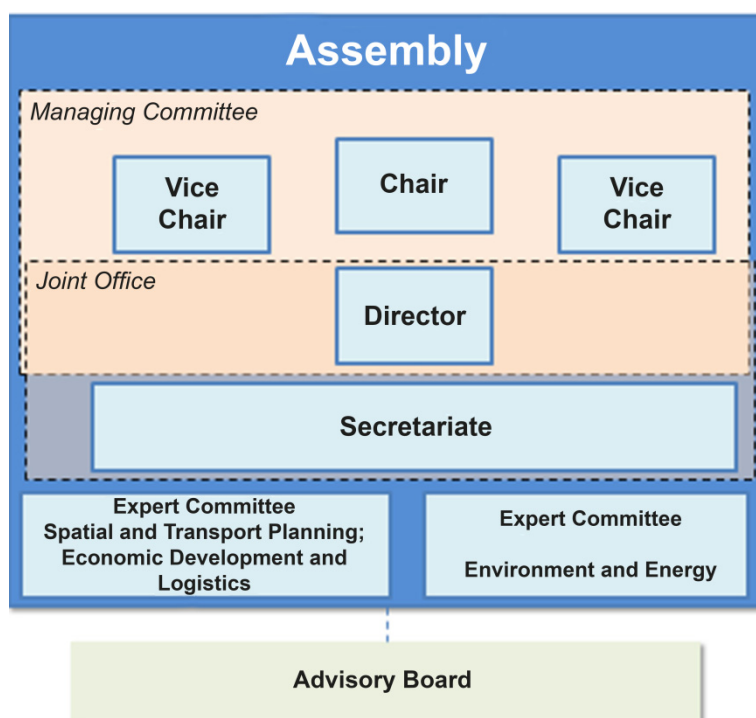
Quelle: Übereinkunft des Europäischen Verbunds für territoriale Zusammenarbeit „Interregionale Allianz für den Rhein-Alpen Korridor EVTZ“ vom 24. April 2015

11. Organisation von Treffen der Mitglieder
12. Gewährleistung der Informationsübermittlung
13. Weiterbetrieb des im Rahmen des Projekts CODE24 entwickelten Korridor-Informationssystems
14. Pflege der im Rahmen des Projekts CODE24 entwickelten Website [www.code-24.eu](http://www.code-24.eu)
15. Verbesserung der Sichtbarkeit und der öffentlichen Wahrnehmung des Korridors
16. Organisation von Korridorveranstaltungen (Kongresse, Workshops etc.)
17. Ausarbeitung und Verbreitung von Publikationen (Newsletter, Faltblätter, Broschüren)
18. Übernahme und Weiterbetrieb der im Rahmen des Projekts CODE24 entwickelten mobilen Ausstellung

### 3.4 Organisationsstruktur und Finanzierung des EVTZ

In der Vereinbarung und in der Satzung des neuen EVTZ ist ebenfalls festgelegt, dass der Sitz des EVTZ und dessen Geschäftsstelle in Mannheim beim Verband Region Rhein-Neckar angesiedelt sein soll.

Abb. 3: Organigramm des EVTZ



Quelle: Eigene Darstellung

In seiner Gründungsversammlung wurde neben den Wahlen des Vorstands und der Ernennung des Direktors auch über den Aktionsplan 2015/2016 beraten. Weiterhin wurde in der Gründungsversammlung beschlossen, zunächst zwei Expertenkommissionen einzusetzen, und zwar eine für das Themenfeld Raumplanung, Infrastruktur, Wirtschaft und Logistik und eine weitere für das Themenfeld Umwelt und Energie. Zudem wurde

die Etablierung eines Beirats vereinbart, in den Persönlichkeiten berufen werden sollen, die für die Arbeit und die Erreichung der Ziele des EVTZ von Bedeutung sind, die aber nicht Mitglied im EVTZ sind. Hierzu zählen beispielsweise Vertreter der Wirtschaft und der Wissenschaft sowie Repräsentanten der Infrastrukturbetreiber (siehe Organigramm, Abb. 3).

Die Finanzierung der laufenden Kosten, insbesondere für die Geschäftsstelle und für die Öffentlichkeitsarbeit erfolgt durch Mitgliedsbeiträge. Diese werden jährlich von der Mitgliederversammlung festgelegt und richten sich nach der Anzahl der Mitglieder und konkret anstehenden Aufgaben im betreffenden Haushaltsjahr. Der Mitgliedsbeitrag ist nicht gestaffelt, sondern für alle Mitglieder gleich bemessen.

Hinzu kommen einzuwerbende Fördermittel für Projekte des EVTZ.

### 3.5 Erste Aktivitäten des EVTZ

Im Aktionsplan 2015/2016 (unveröffentlicht) sind die ersten Aktivitäten des neuen EVTZ genannt. Dazu gehört insbesondere die Weiterbearbeitung der im Rahmen von CODE24 gemeinsam aufgestellten Entwicklungsstrategie, die als Grundlage der Arbeiten des EVTZ gilt. Weiterhin soll auch die Vorbereitung neuer EU-geförderter Projekte angegangen werden; hierzu sind insbesondere die Förderprogramme der Europäischen territorialen Zusammenarbeit (ETZ; INTERREG) sowie der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF, vgl. Beitrag Caesar/Heilmann/Saalebach/Schreiner in diesem Band) heranzuziehen. Vor Beendigung des Projekts CODE24 wurden schon Überlegungen und Vorschläge für neue Projekte diskutiert. Anträge können jedoch erst gestellt werden, nachdem der EVTZ offiziell eine Rechtspersönlichkeit erlangt hat. Dies ist nun der Fall, nachdem die Übereinkunft und die Satzung im Gemeinsamen Amtsblatt Baden-Württemberg veröffentlicht worden sind. Ein erster Antrag wurde im Rahmen von CEF seitens des EVTZ inzwischen eingereicht; dabei geht es um Optimierungen in den „Urban Nodes“ entlang des Korridors, eine der im CEF-Projektaufruf 2015 genannten Prioritäten.

Nicht zuletzt sollen geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um den EVTZ bekannt zu machen. Dazu dienen Präsentationen des EVTZ bei diversen Konferenzen und Kongressen sowie gezielte eigene Veranstaltungen, die zum Beispiel in Brüssel organisiert werden sollen.

Von Bedeutung für die zukünftige Zusammenarbeit im EVTZ ist auch, dass Projekte, Koordinierungsaktivitäten und Veranstaltungen in diesem großen Korridorraum auch zwischen benachbarten Regionen stattfinden sollen, das heißt, dass es wie bereits bei CODE24 sinnvollerweise an den regionalen Schnittstellen auch wieder regionale und zwischenregionale Aktivitäten unter dem Dach des EVTZ geben soll. Diese bedürfen dann jedoch wieder der gesamträumlichen Abstimmung und Einbindung.

Im Hinblick auf die erwähnten Korridorforen (vgl. Beitrag Caesar/Heilmann/Saalebach/Schreiner in diesem Band) bestand ein wichtiges Anliegen des EVTZ auch darin, Sitz und Stimme im Korridorforum für den Rhein-Alpen-Korridor zu erhalten, um dort gebündelt die Interessen der kommunalen und regionalen Ebene zu repräsentieren. Auch die Zusammenarbeit mit dem seitens der EU eingesetzten Korridor Koordinator auf EU-Ebene ist für den EVTZ von vitalem Interesse. Erfreulicherweise konnte dieses wichtige Ziel inzwischen erreicht werden.



### 3.6 Neue Mitglieder des EVTZ

Der junge EVTZ hat sich zum Ziel gesetzt, zu wachsen und neue Mitglieder zu gewinnen. Dies soll dazu beitragen, das Gewicht des EVTZ durch kompetente Mitglieder zu erhöhen. Neben weiteren Regionen bzw. Provinzen sollen auch verstärkt (große) Städte zur Mitgliedschaft angeregt werden.

Nach der Gründung des EVTZ haben bereits der Hafen Antwerpen und der Kanton Basel-Stadt satzungsgemäß einen Aufnahmeantrag an den EVTZ gestellt, der von der Mitgliederversammlung einstimmig angenommen wurde. Nun müssen diese neuen Mitglieder noch das lt. EVTZ-Verordnung vorgeschriebene Zustimmungsverfahren bei den bisherigen nationalen Genehmigungsbehörden in den Niederlanden, in Italien und in Deutschland durchlaufen, da es sich bei den beiden neuen Mitgliedern um bisher noch nicht im EVTZ involvierte Staaten, nämlich Belgien und Schweiz, handelt. Hinsichtlich der Schweiz ist jedoch zu beachten, dass Organisationen aus diesem „Drittstaat“ nicht unmittelbar Mitglied im EVTZ werden können, da hierzu zunächst sichergestellt werden muss, dass die Schweiz die EVTZ-Verordnung der Europäischen Union anerkennt und nach ihr verfährt, wenn es um die Prüfung und Genehmigung von Mitgliedschaften geht; hierzu sind die erforderlichen Schritte bereits eingeleitet.

Bei der 3. Mitgliederversammlung, die am 11. April 2016 in Novara stattfand, wurde beschlossen, folgende weitere Mitglieder aufzunehmen:

- Region Ligurien
- Region Lombardei
- Provinz Süd-Holland
- Hafen Strasbourg.

Wenn die o.g. insgesamt sechs zukünftigen Mitglieder die erforderlichen Genehmigungsverfahren absolviert haben, umfasst der EVTZ 19 Mitglieder.

Intensive Kontakte zu weiteren potenziellen, an einer Mitgliedschaft im EVTZ interessierten Mitgliedern bestehen schon, so zum Beispiel zu Organisationen in Belgien, in Frankreich, in den Niederlanden, in Deutschland, in der Schweiz und in Italien.

## 4 Fazit

Am Beispiel des Rhein-Alpen-Korridors hat sich gezeigt, dass die grenzüberschreitende, interregionale Zusammenarbeit auch über lange Distanzen und für große Räume erfolgreiche Ergebnisse zeigt. Dabei hat sich als vorteilhaft erwiesen, die Zusammenarbeit im Rahmen der angebotenen EU-Förderprogramme zu realisieren, wie es im vorliegenden Falle mit dem INTERREG-Programm Nordwesteuropa erfolgt ist. Die Projektlaufzeit wurde zudem dazu genutzt, frühzeitig eine dauerhafte Form der Zusammenarbeit über die Projektdauer hinaus vorzubereiten. Dazu wurde die europäische Rechtsform „Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit“ (EVTZ) gewählt. Inzwischen hat sich die Wahl der Rechtsform eines EVTZ für die angestrebten Ziele und Aktivitäten als geeignet erwiesen. Die von den ursprünglichen Projektpartnern des INTERREG-Projekts CODE24 im Jahre 2015 gegründete „Interregionale Allianz für den Rhein-Alpen Korridor“ ist der erste EVTZ, der seinen Sitz in Deutschland hat. Die damit verbundene Pionierarbeit war nicht immer einfach, jedoch hat sich der bürokratische Aufwand gelohnt. Die Wahl der Rechtsform „EVTZ“ hat dazu beigetragen, die Sichtbarkeit der Kooperationsstruktur zu stärken und ihre Akzeptanz seitens der relevanten Akteure zu erhöhen.

Nicht zuletzt erweist es sich als vorteilhaft, dass ein EVTZ auch direkt EU-Projekte zur Förderung beantragen und EU-Fördermittel verwalten kann.

## Literatur

- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2010): Aktionsplan Güterverkehr und Logistik.  
[https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/aktionsplan-gueter-verkehr-und-logistik-2016.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/aktionsplan-gueter-verkehr-und-logistik-2016.pdf?__blob=publicationFile) (21.04.2017).
- CODE24 (Hrsg.) (2012): Corridor Development Rotterdam–Genoa. Mannheim.
- CODE 24 (Hrsg.) (2017): Website.  
<http://www.code-24.eu> (26.04.2017).
- Europäische Kommission (Hrsg.) (2011): Weißbuch Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem.  
<http://www.eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:DE:PDF> (21.02.2017).
- Rhine-Alpine Work Plan of the European Coordinator (2015). Brüssel.  
[http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/news/doc/2015-05-28-coordinator-work-plans/wp\\_ra\\_final.pdf](http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/news/doc/2015-05-28-coordinator-work-plans/wp_ra_final.pdf) (10.05.2017).
- Faludi, A. (2015): The “Blue Banana” Revisited. In: European Journal of Spatial Development, Refereed Article No. 56, March 2015.  
[http://www.nordregio.se/Global/EJSD/Refereed%20articles/Refereed\\_56.pdf](http://www.nordregio.se/Global/EJSD/Refereed%20articles/Refereed_56.pdf) (21.04.2017).
- Interregional Alliance for the Rhine-Alpine Corridor (Hrsg.) (2017): Internetauftritt Interregional Alliance for the Rhine-Alpine Corridor.  
<http://www.egtc-rhine-alpine.eu> (25.07.2016).
- Interregional Alliance for the Rhine-Alpine Corridor (Hrsg.) (2017): Projekt CODE24.  
<http://www.code-24.eu> (15.05.2015).
- Saalbach, J. (2011): CODE24: One corridor – one strategy! In: European Railway Review (2), 34-37.
- Scholl, B. (Hrsg.) (2012): SAPON (Spaces and Projects of National Importance). Zürich.
- Schweizer Verkehrspolitik:  
<https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/themen/.../schweizer-verkehrspolitik.html> (21.04.2017).
- Übereinkunft des Europäischen Verbunds für territoriale Zusammenarbeit „Interregionale Allianz für den Rhein-Alpen Korridor EVTZ“ vom 24. April 2015.  
<http://egtc-rhine-alpine.eu/de/organisation/uebereinkunft/> (18.01.2018).
- Verband Region Rhein-Neckar (Hrsg.) (2008): Positionspapier der Regionalverbände zur Nord-Süd-Transversale Rotterdam–Genua. Mannheim.
- Westfälische Wilhelms-Universität Münster (Hrsg.) (2013): Die Betuweroute.  
<http://www.uni-muenster.de/NiederlandeNet/nl-wissen/wirtschaft/vertiefung/betuweroute/index.html> (12.07.2016).

## Autor

Dipl.-Geogr. **Jörg Saalbach** (\*1953), Landau, Direktor der Interregionalen Allianz für den Rhein-Alpen-Korridor EVTZ; Referent für europäische und grenzüberschreitende Fragen beim Verband Region Rhein-Neckar, Mannheim.